

La historia marítima del Atlántico Sur

La historia marítima del Atlántico Sur y del Litoral patagónico: Circulación de especies en el contexto social global

Por Sofía Haller,
Julio E. Vezub,
Evangelina Schwindt

Introducción

A lo largo de la historia, en cada momento en que las sociedades humanas se han desplazado alrededor del mundo, han estado acompañadas por profundas modificaciones a nivel global en la geografía de animales y plantas. Este desplazamiento ha ocurrido (y continúa ocurriendo) no sólo en el sentido clásico, desde el punto de vista de animales domesticados, cereales u hortalizas, sino desde especies marinas que, adosadas a cascos de barcos o a su lastre, se han desplazado y se desplazan de

continente a continente. De esta manera, cada vez que los seres humanos circulan, en procesos de exploración, colonización, comercio o inmigración transportan especies de un lugar a otro, ya sea de accidentalmente o no. El uso de las embarcaciones ha sido fundamental en estos procesos, a tal punto que pueden ser consideradas como verdaderas “islas biológicas flotantes” (Carlton, 1992). Las especies que son introducidas en nuevos ambientes pueden generar una variedad de impactos sobre la biodiversidad nativa, las sociedades y sus economías. Por este motivo, se han vuelto foco en el debate de la biodiversidad y conservación de los ecosistemas.

En las últimas décadas, la historia de la navegación y las exploraciones marítimas al Atlántico Sur ha sido una temática relativamente olvidada por la historiografía argentina, o circunscripta al plano de las representaciones como se puede ver en el buen trabajo de Penhos (2005). La caída en desuso de esta rama historiográfica se explica probablemente por el componente tradicional e incluso apologético de los trabajos que se dedicaron a los barcos y navegantes hasta

los años setenta, muy ligados también al historial esencialista de la nación. Las dificultades y los traumas que provocó la guerra de 1982 para abordar la cuestión “Malvinas” también han sido elementos fundamentales que han virado la atención de los historiadores hacia otros campos (Lorenz, 2011). Con diferencias que en otra oportunidad profundizaremos, este señalamiento también está presente en un trabajo de Cavalieri (2005), quien advierte los efectos negativos que habría tenido lo que él denomina el fenómeno de la “desmalvinización” sobre una historia naval que casi no existe fuera del ámbito de unos pocos expertos y entusiastas, historia cuyos fondos documentales habría que explorar, reflotar y resignificar.

En el marco de una investigación interdisciplinaria es posible recuperar la temática de la historia marítima desde nuevas preguntas y metodologías que capitalicen el giro renovador de la historia social y los nuevos campos disciplinarios como la historia ambiental, que requieren lo que Mark Healey (2012) denominaría un “giro transnacional” de la historiografía. En este sentido, se trascienden las fronteras fijas que

delimitan regiones o países: particularmente cuando se consideran fenómenos como migraciones, exploraciones marítimas, relaciones portuarias comerciales y desplazamiento de especies que dan cuenta de un marco global y una dinámica transnacional desde el cual es posible- e incluso clave- interpretar la historia de un territorio.

Esta ponencia expone las perspectivas de un proyecto de investigación con el foco puesto en los océanos comprendidos como espacios de articulación de redes sociopolíticas, territoriales y económicas, que se propone comprender la importancia de la incidencia humana sobre los movimientos de la fauna y la flora hacia y desde el Atlántico sur y el litoral patagónico, durante el siglo XIX hasta principios del siglo XX. La variable temporal de la investigación se corresponde con el período de la colonización y las migraciones modernas, extendiéndose hasta 1914, año de la apertura del Canal de Panamá. Este último acontecimiento disminuye radicalmente el trafico marítimo por el Atlántico Sudoccidental, ya que se acortan las rutas marítimas entre Europa con Asia y costa oeste de Norteamérica. Ello coincide

con la Primera Guerra Mundial, que provocó la caída significativa de las migraciones trasatlánticas de masas (Devoto, 2003) y el comercio marítimo. A su vez, el tránsito del siglo XIX al XX estuvo marcado por el salto tecnológico y el paso de los buques de casco de madera a los de acero, lo que repercutió significativamente en la forma en la cual las especies son transportadas.

Por todo lo expuesto, en este trabajo se pretende establecer la relación de causa y efecto entre las relaciones sociales marítimas y el desplazamiento de especies, explicando las complejidades de los mecanismos que estos movimientos intercontinentales suponen expandiendo la historia del Atlántico Sur y del litoral patagónico tal y como se la conoce.

Las “islas biológicas flotantes”

La “introducción de especies” es un proceso que ocurre cuando los seres humanos movilizan fauna o flora, de manera accidental o no, desde una región hacia otra donde no estaban presentes originalmente. Estas especies introducidas pueden pasar inadvertidas por décadas e incluso centurias. Sin embargo, una

proporción importante de ellas también puede ser capaz de reproducirse y dispersarse exitosamente, lo que las convierte en “especies invasoras”. Esta noción de “invasión” constituye una más de las tantas metáforas paradigmáticas que las ciencias sociales y naturales se facilitan recíprocamente. Popularmente la noción de invasor esta asociada a una idea de efecto negativo. Sin embargo, los efectos de las especies introducidas e invasoras no necesariamente son de esta naturaleza. Muchas de las especies tienen efectos neutros, mientras que otras tienen efectos positivos. Por ejemplo, desde la perspectiva de las necesidades humanas, las principales productoras de alimento en el mundo son unas 20 especies de plantas introducidas (Mooney et al., 2005), por lo que su introducción ha sido positiva para el hombre. Pero los efectos negativos suelen ser aún más importantes a nivel ecológico ecosistémico, social y económico. Otro término que se relaciona a la clasificación de las especies de acuerdo a su origen es el de “especies criptogénicas” que se definen como aquellas especies cuya área de origen es incierta y sobre la que existen dudas acerca de su carácter de

nativa o exótica. Desde este punto de vista, la problemática de las especies introducidas se complejiza.

James Carlton ha encarado la problemática de la biología e historia marina investigando casos particulares de barcos que han sido invadidos por organismos, y cuyo viaje marítimo ha propiciado la dispersión de muchísimas especies de manera inadvertida en la costa estadounidense. Entre otras cuestiones, el autor investigó el caso particular de la embarcación Arbella. La misma transportaba en 1630 tanto “inmigrantes humanos como marinos hacia el nuevo mundo” (Carlton, 1992, p. 31). En el casco de dicha embarcación, que constituye tan solo un caso entre muchos navíos con destinos similares, se habría lugar una variedad de vida marítima como esponjas, anémonas, moluscos, algas y muchos otros organismos que se establecían y crecían. Carlton describe cómo estas formas de vida se desarrollaban tan densa y profundamente provocando incluso que ciertos navíos perdieran una velocidad considerable por esta carga adicional. Especies como los bivalvos *Teredo navalis* comúnmente llamado “shipworms” (Figura 1) dañaban los cascos de madera en sus zonas

desprotegidas “colonizando silenciosamente” las embarcaciones mediante túneles que luego se encargaban de ocupar otras especies marinas, como cangrejos y moluscos. El efecto de los estos organismos era tan conocido que ya por el siglo XVI la marina británica aconsejaba, e incluso prohibía a los buques ingleses, visitar ciertos sitios de Sudamérica, especialmente aquellos con aguas tropicales, debido a una alta actividad destructiva que ciertos organismos marinos provenientes de allí ejercían sobre las embarcaciones.

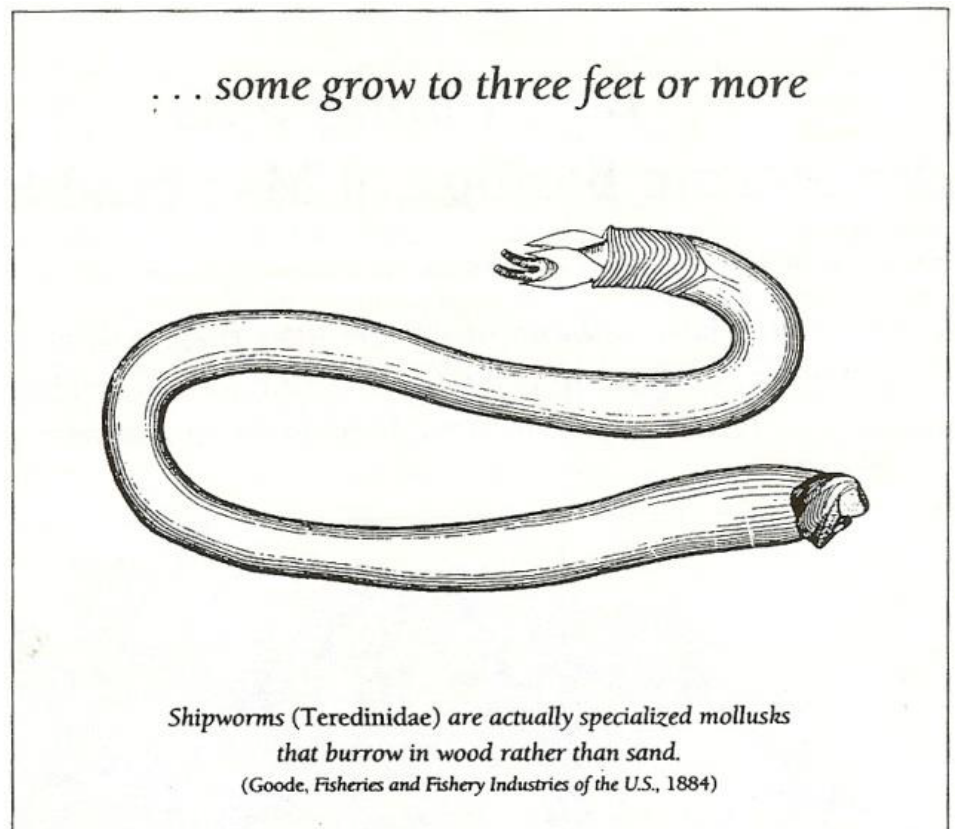


Figura 1. [...algunos crecen hasta tres pies o más. Los *Teredo navalis* son un molusco especializado que hace sus madrigueras en la madera en vez de en la arena (Goode, Fisheries and Fishery Industry of the US, 1884)]. (Extraído de Carlton, 1992, p. 32)

El lastre sólido fue utilizado durante el siglo XIX con el objetivo de proveer estabilidad a las embarcaciones. Este consistía de piedras, gravilla, rocas, arena y hierro entre otros elementos sólidos, duros y baratos que se encontraban en las áreas de amarre de carga y descarga de pasajeros, y mercancías. Junto con estos elementos se incluían además, de manera

incidental, una cantidad de semillas, insectos, gusanos que eran transportados, junto con los otros polizones en el casco, de un lugar del mundo hacia otro. El uso del lastre sólido no era casual ni aleatorio, sino que se había desarrollado toda una industria alrededor de ello. En 1611 existían regulaciones en los puertos en lo referido a la descarga del lastre en tanto la misma podía llegar a ser dañina para la circulación en los puertos. De este modo, una gran cantidad de lastre se llevaba hacia las costas y Carlton (1992) relata cómo aún actualmente se pueden encontrar ciertos puntos donde se solían dejar los lastres. Para el siglo XIX los botánicos profesionales y aficionados sabían que en esos puntos de descarga de lastres era factible encontrar una gran cantidad de plantas europeas.

Los océanos constituían un filtro importante para estas especies que empezaban el viaje, teniendo en cuenta los cambios de clima acuático y los niveles de salinidad. Sin embargo, un porcentaje significativo, oculto en el lastre y atrincherado en los túneles excavados por los *Teredo* sobrevivía. Una vez que la embarcación se mantenía amarrada el tiempo

suficiente, estos organismos eran capaces de alimentarse, crecer y reproducirse lo bastante como para que su progenie se establezca en las rocas y navíos hundidos de la costa. Carlton indica que pocos de ellos eran verdaderamente exitosos, por lo que no se puede saber específicamente qué organismos fue responsable de traer el Arbella o algún otro barco en particular: en ello radica la importancia de registrar los itinerarios y circuitos de los navíos en su complejidad global e integrar este registro para un análisis de las especies introducidas, teniendo en cuenta que al día de hoy, al menos en el mar patagónico, se han reportado al menos 41 especies no nativas y un número similar de criptogénicas (Schwindt, 2008). Muchas de estas especies fueron transportadas e introducidas durante el siglo XIX. Significativamente, ciertas especies han sido detectadas incluso en el siglo XIX, sintomáticas de los intercambios comerciales, migraciones y exploraciones marítimas. Entre ellas, el alga roja *Neosiphonia harveyi* (cuyo momento de introducción no se conoce) fue detectada en 1872 y el crustáceo *Crassikorophium bonnelli*, que fue detectado por primera vez

en 1892.

Las relaciones sociales marítimas

Para entender la historia del litoral Atlántico sudoccidental, desde un punto de vista tanto social como biológico es fundamental estudiar y registrar las rutas marítimas cuyo circuito incluye la región patagónica. El estudio de la circulación de los navíos, la conexión entre los diferentes puertos y el tipo de barcos y lastres que se utilizaban nos lleva no sólo a comprender las formas en las que las diferentes especies se han desplazado de un lugar a otro, sino a dimensionar los alcances de la región patagónica y su importancia estratégica y de recursos en el globo. Se apunta a contribuir a una historia biológica a la vez que social, que desborde los límites nacionales conforme a una redefinición de la región en contextos globales, que son propios de la “era del capital” y la “era del imperio” (Hobsbawm, 1998a, 1998b). Para abordar esta problemática, como ya se ha mencionado, se debe pensar en términos de un “giro trasnacional” de la historia, como propone Healey (2011), entendiendo de esta manera no una historia “global” o “mundial” en su

sentido más clásico sino una historia que analice la singularidad pero atravesando fronteras nacionales, de tal modo en que se releven las huellas de lo global en lo local (Siegel, 2005).

Como lo entiende Devoto (2003) la nación es una de las categorías históricas que más ha resistido el tiempo, pero en particular, el estudio del movimiento de las personas –al que en este caso, se suma el movimiento de las especies- constituye algo que no puede comprenderse sino en conjuntos muchos más vastos. “La misma Argentina como expresión geográfica, como marco jurídico territorial o como idea de pertenencia a la misma ha cambiado a lo largo del tiempo” (Devoto, 2003, p. 19), refiere el autor, considerando que la percepción de dónde terminaba y empezaba el país fue durante largo tiempo una “conjetura”, así como la idea de pertenecer a él.

West (1995) también se plantea este dilema refiriéndose a la historia del oeste norteamericano: considera que muchos escritores han pasado demasiado tiempo planteando la historia del oeste como una región “aparte” que sólo se puede entender bajo sus “propios términos”. En este

sentido el autor se hace una pregunta que podemos extrapolar a la región patagónica ¿En qué momento se puede realmente pensar que la historia de una región comienza? ¿Quién decide la forma en que lo hace y cómo? Al pensar en los movimientos de las embarcaciones, recorriendo puerto a puerto por diferentes razones como exploraciones, comercio y migraciones, y arrastrando millares de organismos con ellas, la noción de un giro transnacional cobra un sentido explícito: la historia de las rutas marítimas de estas embarcaciones por el mundo constituyen parte de la historia del Atlántico sur y del litoral patagónico. A fines de comprender la dinámica de las relaciones entre los puertos, se debe estudiar el comportamiento de los actores protagonistas de las mismas.

Este enfoque entra en discusión con el estereotipo difundido del aislamiento patagónico, al ubicar la región en el centro de la escena histórica las relaciones entre un conjunto de islas y archipiélagos: el extremo sur continental, Tierra del Fuego, Malvinas y Gran Bretaña entre otros (Bascopé, 2012). Las conexiones y actividades entre estos puertos, que en el período estudiado constituían su medio

de comunicación más importante, son de extrema importancia para entender los circuitos de barcos y proceder a su análisis, junto con el de la dispersión de especies.

Algunos antecedentes de la circulación de embarcaciones en el siglo XIX

La dispersión de especies no nativas generalmente, aunque no de manera exclusiva, es asociada a las actividades navieras, y ha tenido como resultado el establecimiento de las especies en ambientes portuarios concebidos como sus mayores puntos de expansión (Hewitt, 2004). Asimismo, es importante remarcar que por las mismas rutas que viajaban las mercancías, viajaban los inmigrantes (Devoto, 2003) y en este sentido, mientras mayor era el volumen de tráfico, mayor era el número de inmigración y de embarcaciones que obedecían a ambos rubros.

Sobre el siglo XIX hay estudios que ya diagraman la conectividad portuaria y las rutas marítimas mediante la cartografía de flujos e intensidad naviera (Hewitt et al. 2004). Estos autores han realizado un

estudio histórico sobre las principales rutas oceánicas con el fin de reconstruir el movimiento de especies, especialmente consideradas como “criptogénicas” (ver figura 2a-d).

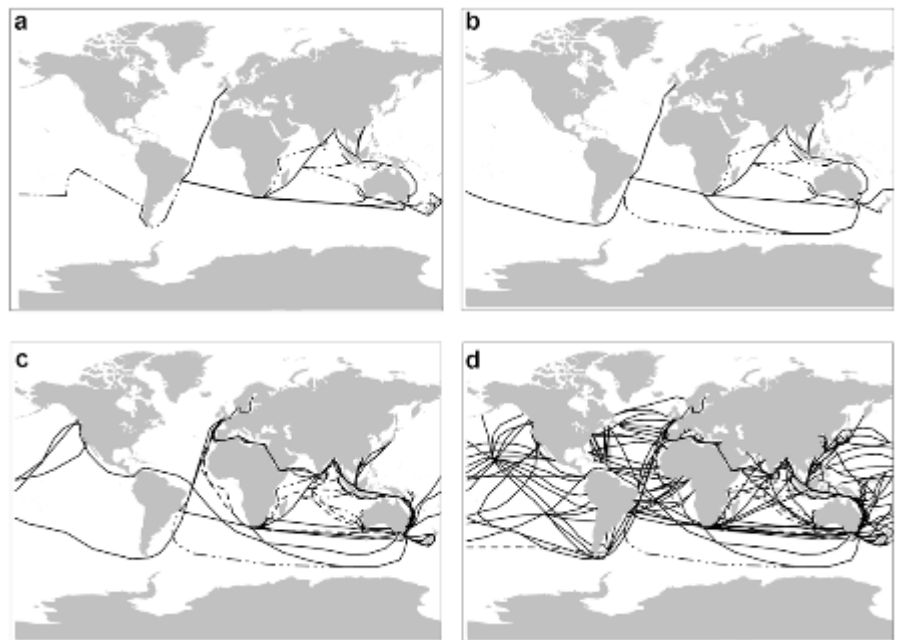


Figura 2a–d. Mapas de las rutas históricas comerciales de cuatro períodos: a) Exploración/colonización (antes de 1839), b) Inmigración (1839-1851) y Fiebre del Oro (1852-1860), c) Era moderna hasta el final de la Primera Guerra Mundial (1861-1920) y d) Era moderna desde entreguerras hasta el presente (1921-2004). (Extraído de Hewitt et al., 2004, p. 186).

Por otro lado, aún cuando la historia marítima no ha tenido demasiada cabida en las últimas décadas por los ya mencionados motivos, anteriormente sí pueden rescatarse precedentes significativos en la revista *Argentina Austral*, publicación de la

Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia entre 1929 y la década de 1960, que reunió una variedad de trabajos de autores, muchos de los cuales pertenecían a la Academia Nacional de la Historia. Entre otras cosas, dichos artículos dan cuenta de la circulación de barcos en la región, su estructura, cometidos y rutas marítimas y la biografía de sus capitanes, armadores y dueños. Entre otras aventuras marítimas se revive la historia de Mauricio Braun, propietario en 1880 de goletas que navegaban los canales fueguinos a la búsqueda de pieles de focas y lobos marinos, o bien trasladaban lanares y aprovisionaban las estancias. También se relata la historia de Luis Piedra Buena, navegante que comenzó en 1848 como grumete en el pailebot John Davison, y las licencias que tomaba para cazar lobos en rutas que incluían las islas Malvinas hasta el naufragio del buque *Espora* en 1873 en la Isla de los Estados. Esta historia de Piedra Buena es a su vez desplegada por Entraigas (1966) en una biografía de mayor aliento.

Los trabajos de *Argentina Austral* cuentan la historia de la colonia de Puerto Deseado y de los colonos que desembarcan del vapor

Loire en 1884, del reconocimiento del golfo San Jorge y del nacimiento de la localidad en Comodoro Rivadavia. Estos relatos marcan un antecedente importante en el estudio del pasado marítimo, a expensas del carácter tradicional, articulado sobre las premisas intelectuales de la época en que fueron escritos. Entre los aportes sistemáticos también se considera el índice bibliográfico patagónico de Matijevich y H de Matijevich (1973) que enlista de manera muy completa las ediciones sobre viajeros y exploradores.

Estas cuestiones permiten detallar los puertos y las rutas con más flujo de actividad –Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Carmen de Patagones, Puerto Deseado, Islas Malvinas- y también los cambios en los tipos de barcos (pailebots, bergantines, corvetas, fragatas, y veleros) que gradualmente transformaban la forma en que las especies eran introducidas.

Consideraciones finales

Hacia el final de esta presentación cabe volver a mencionar este giro renovador que se pretende hacer con respecto a la historia marítima del siglo XIX y

principios del XX: la recuperación de la misma desde la problemática de las especies lleva a reconsiderar el panorama de posibilidades de estudios que se puede retomar si se aborda la historia naval desde problemas definidos y más allá del anecdotario. La reconstrucción de una historia social a la vez que biológica lleva a un análisis social de la relación y comunicaciones entre los puertos -que permite revivir viajes claves para la historia de la región- así como a un análisis de sus consecuencias en la biodiversidad de los ecosistemas por donde circulaban. Las especies introducidas han llegado a producir fuertes impactos en las sociedades humanas y sus economías: la dimensión biológica de estos viajes interoceánicos conllevaba (y aún conlleva) consecuencias profundas que merecen ser estudiadas junto con los actores (que no sólo son humanos) de estas embarcaciones y de estos puertos.

Es por ello que entender los movimientos de las embarcaciones, y sus consecuentes desplazamientos de las especies, desborda un estudio y una documentación meramente local. Los actores en esta historia exceden a los regionales, involucrando a los

puertos, radas y caletas de todos los continentes, y a los millares de organismos que desde estas ubicaciones migraron hacia las costas del Atlántico Sur y del litoral patagónico

Bibliografía

Bascope, Julio J.

2012, *La colonisation de la Patagonie australe et la Terre de Feu. Sources pour une histoire internationale, 1877-1922*, Tesis doctoral, École des Hautes Études en Sciences Sociales, París.

Carlton, James T. y Hodder Janet

1995, Biogeography and dispersal of coastal marine organisms: experimental studies on a replica of a 16th-century sailing vessel, en *Marine Biology*, Springer-Verlag, 121:721–730.

Carlton, James T.

1992, Blue immigrants: the marine biology of maritime history en *The Log*, Mystic Seaport Museum, Mystic, Connecticut, 44:31-36.

Carlton, James T.

Introduced species in U.S. coastal waters: environmental impacts and management priorities en *Pew Oceans Commission*, Arlington, Virginia.

Cavalieri, Daniel

2005, *Deuda de Sangre: Historia Naval y Amnesia en la Argentina: 1810-1893 y 1982*. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires.

Devoto, Fernando

2003, *Historia de la inmigración en la Argentina*. Editorial Sudamericana, Buenos Aires.

Entraigas ,Raúl A.

1966, *Piedra Buena caballero del mar*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Secretaría de Estado de Marina, Buenos Aires.

Healey, Mark

2012, "Historia ambiental de las Américas", Programa de Curso de Posgrado., Mendoza.

Hewitt, Chad L. et al.

2004, Introduced and cryptogenic species in

Port Phillip Bay, Victoria, Australia en *Marine Biology*, Springer-Verlag, 144:183–202.

Hobsbawm, Eric

1998a, La era del capital, 1848-1875. Crítica, Barcelona.

Hobsbawm, Eric

1998b, La era del imperio: 1875-1914. Crítica, Barcelona.

Lorenz, Federico

2011, El Malestar de Krímov, Malvinas, los estudios sobre la guerra y la historia reciente argentina en *Estudios*, enero-julio: 47-65.

Mooney, Harold A., Mack, Richard, McNeely, Jeffrey A., Neville, Laurie E., Schei, Peter Johan, y Waage, Jeffrey (Eds).

2005, *Invasive alien species: a new synthesis*, Island Press, Washington, D.C.

Penhos Marta

2005, *Ver, conocer, dominar, Imágenes de Sudamérica a fines del siglo XVIII*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires.

Raffles Hugh

2011, Mother Nature's Melting Pot en *New York Times*, 2 de Abril, Disponible en www.nytimes.com/2011/04/03/opinion/03Raffles.html

Schwindt Evangelina

2008, Especies exóticas en el Mar Patagónico y sectores aledaños, Foro para la Conservación del Mar Patagónico y Áreas de Influencia en *Estado de conservación del Mar Patagónico y áreas de influencia*. Edición del Foro, Puerto Madryn. Disponible en: www.marpatagonico.org: 274-302.

Seigel, Micol.

2005, Beyond Compare: Comparative Method after the Transnational Turn en *Radical History Review*. The Radical Historian's Organization, Inc. 91: 62-90.

Tort Patrick

Darwin et la philosophie. Religion, morale, matérialisme. Éditions Kimé, París.

[Volver al índice ↵](#)